

HACIA UN ANÁLISIS SOCIOLÓGICO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

Emilio Sánchez Ferreira
Universidad de A Coruña

Introducción

El presente artículo nace de la obra *La siniestralidad vial: un problema desconocido*, publicado por la editorial Sepha, que se adentra en el fenómeno de los accidentes de tráfico y en las consecuencias sociales de la movilidad. El propósito es derribar los mitos que rodean al fenómeno de la siniestralidad vial. Principalmente, el que hace responsable en porcentajes superiores al 90% de la misma a los usuarios de las vías o procesadores de los sistemas de tráfico viario. Estos mitos están sustentados por una pseudociencia apoyada por los medios de comunicación y las instituciones oficiales. El ensayo denuncia la ausencia de una investigación basada en una metodología científica de los accidentes de tráfico que cuantifique realmente las causas de la siniestralidad.

Hasta ahora las investigaciones únicamente buscan responsables en lugar de analizar las causas de los siniestros. Lo que es irrefutable es que el diseño, gestión y mantenimiento del equipamiento viario son determinantes en la siniestralidad vial. La prueba es que los accidentes se concentran en vías secundarias; en cambio en las vías principales europeas los automóviles circulan a mayores velocidades y se producen muchos menos accidentes, siendo los mismos automóviles e individuos los que transitan por las vías.

Otra prueba de que las infraestructuras son determinantes es la siniestralidad en los países en vías de desarrollo. Las víctimas de los accidentes son peatones y motos de pequeña cilindrada, ello es debido al bajo nivel tecnológico con el que se construye las infraestructuras en esos países. Más adelante, se citan algunos ejemplos de países en vías de desarrollo que sufren las consecuencias de la siniestralidad vial; que supone una rémora importante a su crecimiento económico y una sangría en vidas humanas difícilmente cuantificable.

El artículo consta de seis epígrafes. En el primero, analizo el papel que ha jugado el transporte por carretera en el desarrollo económico; y sostengo que la sociedad actual no se puede comprender sin el automóvil y el sistema de transporte vial. Es más, los sistemas de transporte han vertebrado nuestra sociedad y la han hecho posible. Es, paradójicamente, el gran olvidado de las ciencias sociales. En los planes de estudio de las carreras de ciencias sociales ni se mencionan, y apenas existen artículos en revistas científicas que versen sobre la materia. En el segundo, trato de explicar la teoría del equilibrio social de Galbraith y la aplico a la seguridad vial. Esta teoría se fija en los desequilibrios entre bienes y servicios; públicos y privados. Los bienes privados (automóviles) generan unas necesidades que si no se cubren con bienes y servicios públicos (infraestructuras, formación de los conductores, asistencia médica veloz, control técnico de los vehículos, etc..) provocan problemas como la siniestralidad y la congestión del tráfico. En el tercero, explico los costes que suponen para la sociedad en términos económicos y de vidas humanas la siniestralidad en España y en el mundo. En el cuarto, intento rebatir los mitos que difunden las pseudociencias en seguridad vial, a saber, que el principal responsable de los siniestros es el factor humano, los excesos de velocidad se encuentra detrás de la mayoría de los siniestros, los sistemas de control (radares, multas, presencia policial) reducen sustancialmente la siniestralidad, etc. En el quinto, denuncio la ayuda que proporcionan los medios de comunicación a las pseudociencias para que difundan sus teorías; ese “feliz matrimonio”, según Mario Bunge, entre pseudociencias y medios, que induce al error a la opinión pública. Abordo asimismo el tratamiento del accidente de tráfico en los medios; los accidentes de tráfico como una sección más de los telediarios. En el sexto, realizo una radiografía de la seguridad vial en España mostrando las deficiencias que sufre el sistema de transporte. Por último, se trazan las conclusiones finales en un epílogo.

El sistema de transporte vial: el gran olvidado por la sociología y las ciencias sociales

La sociología del transporte está relacionada con otras áreas como la sociología de la movilidad, la sociología del turismo o la sociología urbana. El transporte es un fenómeno social que involucra a millones de personas a diario desde administradores viarios a personal que se ocupa del mantenimiento de las vías a los mismos usuarios. Para una sociedad es esencial. Nuestra civilización no podría entenderse sin los medios de transporte como sin los medios de comunicación masiva. La actividad cultural y sobre todo económica de una sociedad se paralizaría por completo sin los medios de transporte. Por ello las huelgas de transporte son tan temidas y tienen tan duras consecuencias para un país. Los medios de transporte, no hay que olvidar, son el eje de la globalización económica.

La globalización de los mercados no se puede comprender sin el crecimiento imparable de la movilidad motorizada. “El sistema productivo, las estructuras territoriales y los procesos de urbanización que todo ello genera, tienen en el sistema de transporte uno de los ejes centrales que garantiza su funcionamiento. Y al mismo tiempo, la creación de dicho sistema de transporte incentiva los procesos de globalización, urbanización y extensión de la movilidad motorizada” (Fernández Durán, 1999) . “El actual proceso de globalización de las economías es un proceso que crea lejanía de modo continuo, reclamando crecientes desplazamientos motorizados de personas y mercancías (cada vez a más) larga distancia y a velocidades también en aumento” (Estevan y Sanz, 1996). Como afirmaba un informe encargado por la UE: “El transporte afecta al corazón mismo de la sociedad. El funcionamiento de ésta, de hecho su misma naturaleza, dependen ampliamente de la calidad y el diseño de su sistema de transporte”.

El más importante, y que ha permitido construir la sociedad actual, es el sistema de transporte vial. Es un sistema tecnológico complejo del que depende la supervivencia de una sociedad. Intercomunica a los demás medios de transporte. Pese a todo ello, la sociología y las ciencias sociales apenas se han ocupado de los sistemas de transporte. Existen muy pocos artículos en revistas científicas sobre el tema. Para decirlo

claramente, la sociología del transporte, fundamental en una sociedad, está aún por hacer.

La Teoría del equilibrio social de John Kenneth Galbraith

John Kenneth Galbraith fue un economista canadiense, profesor de la Universidad de Harvard. Una de sus obras más populares lleva por título *La sociedad opulenta* (The Affluent society, 1957) Es una obra que mantiene vigencia hoy en día. En ella desarrolla la teoría del equilibrio social: los bienes privados generan necesidades que deben ser cubiertas por el sector público. Es imprescindible un equilibrio entre el sector público y el privado. En el caso de la seguridad vial, los automóviles generan unas necesidades (estacionamiento, buenas infraestructuras, atención sanitaria veloz, control de la seguridad de los vehículos) que si no son cubiertas por los bienes y servicios públicos degeneran en accidentes y congestión. Adolph Wagner, en el siglo XIX, ya sostenía que las sociedades al hacerse más complejas, y al aumentar el desarrollo económico necesitan mayor gasto social (Jaén García, 2004: 17).

Las infraestructuras son determinantes en la seguridad vial. El diseño viario puede incluso evitar la posibilidad de un error humano y menguar los daños cuando éste se produce. La prueba irrefutable de ello es que la mayoría de los accidentes tienen lugar en carreteras secundarias, sin embargo en las vías principales se producen muchos menos siniestros; transitando por ellas los mismos conductores (Xumini, 1996). Otra prueba de ello es que en los países en vías desarrollo la mayoría de las víctimas de accidentes de circulación son peatones y motocicletas de pequeña cilindrada, esto es debido al bajo nivel tecnológico con que se construye y diseñan las infraestructuras en esos países.

A pesar de ello, los estados se muestran reacios a reconocer que los sistemas de transporte viario que regulan son poco seguros. Desvían la atención y culpan a los individuos porque el coste de un sistema de transporte vial realmente seguro está fuera de sus presupuestos. Existen mitos, según Erza Hauer (1996: 2), apoyados por las pseudociencias y las instituciones oficiales, que responsabilizan a los conductores de los siniestros. El más importante es que las infraestructuras no causan accidentes los conductores sí. El “elixir mágico” entonces para terminar con la siniestralidad es

reeducar y sancionar. Las mejoras en los vehículos o en las infraestructuras quedan en un segundo plano. Los estados construyen un régimen policial en las carreteras (radares fijos y automáticos, presencia policial) que no en sí mismo no constituye una medida de seguridad ni evita riesgos. No obstante, es muy rentable para los estados. En el 2010 la DGT prevé recaudar cerca de 430 millones de euros y retirar 100.000 carnets de conducir.

Adolph Wagner sostenía que a medida que las sociedades se hacen más complejas y aumentan su crecimiento económico necesitan mayor gasto social. En Europa estamos sufriendo una crisis a la que por supuesto el sistema de transporte no es ajeno. La venta de automóviles, el consumo de carburantes y más importante el volumen del tráfico han disminuido de forma notable. No son las medidas de control social las que han reducido la siniestralidad; es la reducción del tráfico la que ha llevado la siniestralidad a niveles de los años 60. La Universidad de Michigan ha publicado un estudio en el que relaciona el volumen del tráfico con las víctimas estimando una proporción de 5 a 1. Cada vez que se reduce el tráfico un 1% disminuyen las víctimas en un 5%. Un estudio de la Universidad de Oxford corrobora esta idea. Cada vez que la tasa de desempleo aumenta un 1 %, las muertes por accidentes de tráfico se reducen alrededor de un 1,4 %. El aumento de la siniestralidad de los motoristas explica además este fenómeno. Con el fin de ahorrar combustible los conductores adquieren motocicletas, aumentan el número de motocicletas en el sistema, lo que significa, con los riesgos que existen, más víctimas.

La siniestralidad vial y la congestión: los males del sistema

Los accidentes de tráfico causan más víctimas que las guerras. La OMS en la campaña *La seguridad vial no es accidental* recordaba que causan anualmente 1.200.000 víctimas al año y entre 20 y 50 millones de heridos. Más del 90% de las víctimas se producen en países de ingresos bajos y medianos con un 48% de los vehículos. Los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad entre jóvenes varones de 15 a 24 años y la cuarta en total. Cerca del 62% de las víctimas mortales “notificadas” tiene lugar en 10 países: India, China Estados Unidos, Federación Rusa, Brasil, Irán, México, Indonesia y Egipto. En India y China fallecen 100.000 personas al año a consecuencia de los siniestros de tráfico. La falta de seguridad vial es un grave obstáculo para el desarrollo de estos países.

China en el 2005, con 100.000 fallecidos en ese año por accidentes de tránsito, pidió ayuda para afrontar la elevadísima siniestralidad vial que sufría en sus carreteras. Las carreteras chinas se encuentran entre las más peligrosas del mundo, con numerosos accidentes causados por malas condiciones de la ruta y sobrecarga de vehículos. Aparte, el crecimiento económico es la causa de que cada vez más personas tengan un vehículo propio y obtengan la licencia de conducir a la primera ocasión. No obstante, muchas personas conducen sin permiso.

Más de 100.000 personas mueren en accidentes de tráfico en la India. Supone el 10% de las víctimas de tráfico del mundo, según el último informe de la OMS, pese a contar con sólo el 1% del parque automovilístico del planeta. Realmente no existen en la India estadísticas fiables sobre el número exacto de muertos, pero lo cierto es que el estado de las vías de transporte, sin iluminación, sin señalizaciones y pavimento con socavones, causa que diariamente mueran seis personas sólo en Nueva Delhi. Los mayores perjudicados por la inseguridad vial son los peatones y ciclistas, que suponen un 75% de los 1.200.000 heridos que se producen cada año en carretera. Conducir en sentido contrario es casi natural, sobre todo porque no hay líneas pintadas que delimiten sentidos y arceles.

Más de 120.000 personas mueren en accidentes de tráfico en Latinoamérica y el Caribe, y muchas lesionadas de gravedad con costes que alcanzan el 2% de sus PIB. Esas muertes en el 2015 podrían duplicarse. Los accidentes de tráfico son la segunda causa de muerte de las personas con edades comprendidas entre 5 y 44 años en Latinoamérica y Caribe, que cuenta con la mayor tasa per cápita de siniestralidad vial, con 26,1 muertos por cada 100.000 habitantes, según un informe del Banco Mundial, que calcula que en 2020 esta cifra aumentará hasta los 31 por 100.000 habitantes. Tantas muertes de adolescentes y padres de familia provocan el aumento de la pobreza por el varapalo que conjetura para la economía familiar la muerte del cabeza de familia encargado de llevar los recursos económicos al hogar. Frente a esto, en los países desarrollados la tasa es de 11,8 muertos por cada 100.000 habitantes en 2000 a 7,8 por 100.000 en 2020. La gran siniestralidad vial supone un lastre también para el desarrollo económico de estos países, ya que las malas infraestructuras viarias y el tráfico suponen incrementar los costes de los transportes.

El bajo nivel tecnológico con el que se construyen y diseñan las infraestructuras es la causa fundamental de la alta siniestralidad en los países en vías de desarrollo. Esta alta accidentalidad, corrobora la teoría de Wagner, de que a medida que las sociedades se hacen más complejas y aumentan su crecimiento necesitan mayor gasto social. De lo contrario, se producen graves problemas sociales.

Los accidentes de tráfico han producido en España en el último siglo unas 250.000 muertes, además de 14 millones de heridos, cifras que a nivel mundial llegan a los 35 millones de muertos y 1.000 millones de heridos. En España, estamos asistiendo a un descenso de víctimas que tiene más que ver con un importante descenso del tráfico y la introducción de nuevos sistemas de seguridad en los vehículos que con las medidas de control (carnet por puntos, radares etc.) implementadas por la DGT.

Costes económicos de los accidentes

Un estudio realizado por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA) y la Universidad Politécnica de Madrid(UPM) revela que los accidentes de tráfico destruyen cada año en España un valor aproximado a los 16.000 millones de euros, cifra equivalente al 2% del Producto Interior Bruto (PIB) nacional. El montante, más o menos similar al de las principales economías europeas, supone un tercio de lo que genera el sector de la automoción y desde principios de los 90 hasta la actualidad prácticamente se ha duplicado.

En concreto, el coste social de un fallecido en la carretera se puede cuantificar en unos 860.000 euros y el de un lesionado en 10.400 euros. Estas cifras se calculan a través de los costes hospitalarios, administrativos, materiales, pérdida bruta de riqueza, la cantidad que la víctima deja de producir en su vida laboral, y los costes humanos, esto es, la valoración del sufrimiento asociado a las lesiones o a la pérdida de un familiar. De entre los diferentes elementos que intervienen en el coste absoluto, el que más ha aumentado desde principios de los '90 son las pérdidas materiales (daño del vehículo o de la vía pública), que ya alcanzan el 44% del total; seguido del gasto humano, con el 31%; las pérdidas de producción, 12%; los costes administrativos (policiales y aseguradoras), 11%, y los gastos médicos, 2%.

El descenso de las víctimas mortales en los cuatro últimos años ha propiciado una caída sustancial del coste humano de los accidentes (del 39% al 31%), mientras que el aumento de los siniestros sólo con daños o con heridos leves ha elevado de forma considerable los costes materiales (del 28% al 41%). Para cuantificar estas cifras, los autores del estudio han usado el método de las indemnizaciones (basado en las cantidades pagadas por las aseguradoras), el del capital humano (las pérdidas productivas y el valor aproximado del sufrimiento de las víctimas) y el de la disposición de pago, el más fiable y con mayor repercusión europea. Calcular el coste de los accidentes de tráfico es una de las herramientas clave para justificar las inversiones en seguridad vial.

Los mitos de la seguridad vial

No existe una investigación rigurosa que determine las causas de la siniestralidad vial. Una investigación basada en los principios científicos de la accidentalología vial. El libro blanco del transporte de la UE reclamaba conocer las causas de la siniestralidad vial para poder atajarlas. Lo que sí existen son una serie de mitos, de dogmas de la DGT, difundidos por las pseudociencias siempre interesadas y apoyadas como se mostrará en el próximo capítulo por los medios de comunicación. Las pseudociencias en seguridad vial son dañinas porque confunden a la opinión pública y sus mensajes calan en gobiernos y parlamentos. Las políticas de seguridad vial se basan, fundamentalmente, en sus teorías absurdas. El mito más difundido es que el 90% de la siniestralidad vial se debe al factor humano. El conductor debe ajustarse a las normas del sistema, el cual puede no estar configurado para el modo de ser de los que transitan por el mismo.

- La velocidad

El mito más importante es el de la velocidad. Todo el régimen policial que impera en las carreteras está basado en la coacción de la velocidad. Es la gran obsesión de la DGT. Toda la maquinaria coercitiva tecnológica en las carreteras (fundamentalmente los radares) se usa para perseguir los “excesos de velocidad”. Una maquinaria muy rentable para la administración del Estado. Cuando el sistema no es seguro provoca siniestros a todas las velocidades. En zonas urbanas se producen más del 60% de los siniestros a

velocidades reducidas. El profesor Erza Hauer (1996: 5) explica por qué es tan popular la coacción de la velocidad. Por un lado, por la creencia popular en que son los malos conductores los que provocan la gran mayoría de los accidentes; y por otro, el gobierno que regula las infraestructuras es reacio a estudiar el papel que juegan las infraestructuras en la accidentalidad porque supondría un coste muy elevado para su presupuesto.

Los límites de velocidad son necesarios. Pero no a las velocidades absurdas que pretenden imponernos. Límites que fueron establecidos hace tres décadas para ahorrar combustible en la crisis económica de 1973 y que no están acorde con los nuevos vehículos e infraestructuras. Es un hecho evidente que la mayoría de conductores no respetan los límites de velocidad. En el 2006 la Administración comenzó un proyecto para fijar los límites de velocidad adecuados para cada tramo de carretera, el proyecto Revel. Un proyecto que sería el inicio de la gestión técnica de la velocidad. Una velocidad racional que no deje abandonados a su suerte a los conductores. La administración abortó el proyecto.

En Alemania, uno de los países con menor tasa de siniestralidad vial, los límites de velocidad se han eliminado en 22 secciones de un total de 79 kilómetros de la autopista en Hessen desde la primavera de 2010. En otros 8,8 kilómetros se han planteado límites de velocidad, mientras que en otros 78 kilómetros el límite de velocidad sigue siendo el mismo. La decisión de cambiar los límites de velocidad es el resultado de los hallazgos en la investigación de la Autoridad Regional de Carreteras y Transportes de Hessen. Los actuales límites de velocidad se revisaron por todas partes en Hessen, además de algunas secciones de autopista en las zonas urbanas. Los criterios principales para la elevación de los límites de velocidad son el desarrollo de las colisiones y la calidad de la carretera. Los límites de velocidad se revisarán cada cinco años en Hessen.

Los excesos de velocidad son perseguidos por los radares automáticos. Los radares no han demostrado reducir la siniestralidad en ninguna parte del mundo. En el 2004 el ministerio de transporte inglés demostró que en los condados donde instalaron radares, los accidentes subieron. Incluso llegaron a producirse manifestaciones públicas en contra de los radares. Los radares distraen al conductor al estar pendiente continuamente del velocímetro. Es decir no sólo no evitan accidentes sino que los pueden provocar. La

colocación de los mismos sólo tiene un fin y es el de recaudar. No se colocan en los tramos peligrosos, sino en rectas seguras con visibilidad. Una recaudación apetitosa tanto para los políticos que dirigen la DGT como para las administraciones locales y también, por supuesto, para las empresas privadas que se dedican a fabricarlos, instalarlos y mantenerlos. Los radares son un impuesto más del Estado; un impuesto encubierto.

En Nuevo México se eliminaron todas las cámaras ubicadas en semáforos y radares de alta velocidad. La decisión fue tomada por una Comisión de Seguridad Vial, nombrada para el estudio de la efectividad de los radares como medida disuasoria o meramente recaudadora. Los estudios han sido concluyentes: los sistemas de multas automatizados de EEUU, Canadá y Australia, no sólo no reducen los accidentes, sino que los aumentan. En algunos casos, los eleva hasta el 59%. Se desconoce si el resto de estados norteamericanos adoptarán también esta medida, conscientes de que la efectividad de estos elementos se reduce al plano meramente recaudatorio. España sigue un camino diferente marcado por la instalación de más y más radares.

- Las distracciones

Las distracciones es otro de los dogmas de la DGT. Es evidente que las distracciones causan accidentes, pero no en los porcentajes que nos pretenden hacer creer. El término “distracción” es la panacea causal en las investigaciones de los agentes de vigilancia de tráfico. Los agentes apenas cuentan con medios para realizar una investigación rigurosa y deben enviar los informes en 24 horas a la autoridad judicial. Un tiempo insuficiente para realizar una investigación concienzuda. Lo que no dice la DGT es que las distracciones también pueden causarlas los defectos de construcción de las infraestructuras.

- Cinturón de seguridad

El cinturón sólo sirve dentro su capacidad de acción, su efectividad es limitada. De hecho, la mayoría de los conductores mueren con el cinturón puesto. Es una medida de seguridad pasiva.

- Las medidas de control social

Las medidas de control social la única función que poseen es reducir la sensación de impunidad en las carreteras. No disminuyen los riesgos en el sistema de transporte. En España, las políticas de seguridad vial están basadas principalmente en las medidas control social y en criminalizar a los conductores. El carnet por puntos es una de las medidas que, a pesar de las creencias populares, menos efecto tiene sobre la siniestralidad. En Francia no logró lo esperado, y en España aún no se ha demostrado que reduzca las víctimas. Lo mismo puede decirse de la reforma del código penal.

Los medios de comunicación

Los medios de comunicación son la plataforma ideal para que las pseudociencias difundan sus dañinas teorías. Teorías que conforman los mitos que hemos visto. Todos esos mitos son repetidos una y otra vez por los medios cada día, usando conceptos difusos que en última instancia terminan siempre responsabilizando al conductor. A menudo se utilizan personas o instituciones de prestigio mediático, que no científico, para transmitir estos mensajes sesgados. Esto impide que la opinión pública cuestione los lugares comunes de la seguridad vial y se movilice por el que, en realidad, es el fenómeno violento que causa más víctimas en el mundo.

Los barómetros de opinión evidencian que este asunto no se encuentra entre las principales preocupaciones de la ciudadanía. Sí están, por supuesto, el terrorismo, el paro, la vivienda..., pero resulta llamativo que no aparezca la siniestralidad vial, cuando se trata de un problema sociosanitario de primera magnitud. Es paradójico, igualmente, que la gente tema más viajar en avión que viajar en carretera, cuando hacerlo en avión es más seguro y se producen menos víctimas. El psicólogo social Sandman explica que “yo controlo el automóvil, mi seguridad depende de mí; mientras el avión se encuentra merced a factores externos” (Levitt, 2008: 117). Esto como hemos visto no es así, también existen factores externos que ponen en peligro la vida de las personas.

Las carencias de la seguridad vial en España

- Infraestructuras

Las infraestructuras (diseño, gestión y mantenimiento), como hemos señalado, son determinantes en la siniestralidad. La European Road Assessment Programme (Eurorap) demuestra que España cuenta con numerosos puntos de alto riesgo. Un 10% son las más inseguras de Europa. El informe revela que 133 tramos de la red vial son considerados puntos negros por su alta siniestralidad. Apenas siete carreteras concentran más del 50% de todos los puntos negros; el mayor riesgo se localiza en Granada, León y Asturias. En ellas se encuentran más del doble de puntos negros que en el resto del Estado.

Las vías más peligrosas son la N-621, la N-630, la N-632, la N-122, la N-234, la N-322 y la N-340. De ellas, la carretera que más tramos negros ha aumentado desde el estudio anterior del año 2006 es la N-632, que tiene tres concentrados en Asturias. Eurorap destaca que, de nuevo, la N-340, entre Nerja y Almuñécar, es el tramo de carretera de mayor riesgo, en el que casi la mitad de los accidentados son motoristas, colectivo cada vez más implicado en la accidentalidad mortal y grave, ya que en 2003 representaban menos del 8% y en 2010 alcanzan el 15%. Los motoristas aumentan debido a la crisis económica; se adquieren más motos para ahorrar combustible. Más motos en circulación, con el sistema viario actual, equivale a más víctimas. El informe señala también que las salidas de vía y las colisiones frontales son la principal causa de accidentes mortales y graves en los tramos de mayor riesgo.

En España no se han desarrollado las auditorías. Una auditoría es un instrumento para detectar posibles deficiencias en los diseños de las vías. Se introdujeron por primera vez en Dinamarca y Gran Bretaña. Desde entonces, el éxito de esta fórmula ha quedado patente con el número de países que la han incluido en su legislación. Australia, Nueva Zelanda, Suecia, Dinamarca o Estados Unidos son sólo algunos de ellos. El objetivo final de las auditorías es identificar los posibles defectos que pudieran ser causa de accidentes. España lleva ya diez años de retraso en la utilización de unas auditorías que han demostrado sobradamente su eficacia en Europa en la reducción de la accidentalidad.

La inversión en la conservación de las carreteras es insuficiente, a juicio de los expertos del Banco Mundial, para lograr situar las vías de la Red de Carreteras del Estado en un nivel de servicio y calidad adecuado, es necesario invertir un 2,5% de su “Valor Patrimonial”. El Plan de Conservación del año 2010 se ha desarrollado, inicialmente, para un presupuesto de 1.257,8 millones de euros, lo que supone mantener el mismo nivel de inversión del año 2009; este importe equivale al 1,57% del “Patrimonio Vial”. En consecuencia, en base a los cálculos que manejan empresas y Gobierno, desde 2005 se han dejado de invertir 8.600 millones de euros en conservación, según las recomendaciones del Banco Mundial.

- Formación vial

Una de las mejores formas para aumentar la seguridad es mejorar la formación de los conductores. No con pedagogía general sino con contenidos sobre riesgos concretos y cómo atajarlos. A principios del 2010 los profesores de formación vial acordaron movilizarse en protesta por el deterioro de la formación vial y por una auditoría que investigue su estado. Los profesores de formación vial alegaban que las últimas investigaciones evidenciaban los escasos conocimientos en materia de seguridad vial y los malos hábitos de los conductores españoles

- Servicios de emergencia

La posibilidad de morir en un accidente de tráfico en España es más elevada que en los países europeos, según un estudio del RACC. Dos tercios de las muertes en accidente de tráfico se producen 20 minutos después de la colisión. En países como Alemania han disminuido la siniestralidad implantando un sistema centralizado e inteligente que reduce la posibilidad de morir considerablemente en un accidente. En España existen diferentes números de asistencia y escasos recursos como helicópteros. En otros países además cuentan con una ley que impone un tiempo mínimo de asistencia a los heridos (12 minutos en Alemania, 8 en el Reino Unido y 5 en Dinamarca). En España por el momento no existe nada similar.

- Mortalidad de los peatones.

En Europa cada año mueren más de 7.500 peatones en accidentes de tráfico, 470 de ellos en España. Ante estos datos, el estudio europeo del EuroTest *Programa de evaluación de pasos de peatones*, ha analizado y comparado 270 pasos de peatones de 18 ciudades europeas. La metodología de trabajo se centra en definir 27 factores de seguridad, divididos en 4 categorías de seguridad: sistema de cruce, la visibilidad diurna, visibilidad nocturna y accesibilidad.

Durante el año 2009, murieron en España 470 peatones, un 6,4% menos que en 2008. Una cifra muy elevada y que obligar a tomar medidas para frenar la alta accidentalidad. Destaca el hecho de que el descenso de víctimas por atropello se reduce menos en zona urbana que en carretera. Aunque España se encuentra en la franja media de países europeos en cuanto a la tasa de riesgo (peatones muertos por millón de habitantes) con 11,1 muertos por los 15,5 de media europea, la probabilidad de que un peatón muera en España es el doble que en Holanda o Suecia, países referentes en materia de seguridad vial en Europa.

Las dos ciudades españolas analizadas, Málaga y Valencia, ocuparon respectivamente el penúltimo y antepenúltimo lugar de la tabla de resultados de toda Europa. En Málaga, a pesar de observar algunas soluciones excelentes para la accesibilidad (por ejemplo: dispositivos de cuenta atrás en los semáforos), las condiciones de mantenimiento, el aparcamiento ilegal y la mala luz artificial contribuyeron a los resultados inadecuados obtenidos. Además de Málaga y Valencia, se auditaron pasos de peatones en Madrid, Barcelona y Sevilla. También en la comparativa nacional estas dos ciudades obtienen resultados inferiores, lo que se traduce en la necesidad de las ciudades medianas de mejorar en los diseños de sus pasos.

- Automóviles

Una consecuencia de la crisis es que no se renuevan los parques de vehículos con el consiguiente riesgo para el usuario. Más de 6 millones de vehículos estarían circulando, según un estudio de la asociación del caucho, con neumáticos defectuosos. No renovar

los parques de vehículos significa no incorporar los nuevos sistemas de seguridad, que por otra parte el Estado grava con impuestos.

Epílogo

El papel del sistema de transporte vial en el funcionamiento de la sociedad ha sido marginado por las ciencias sociales y por la sociología en particular. El sistema de transporte vial es un sistema complejo tecnológico y muy determinante en la siniestralidad vial. A pesar de esto, la creencia popular es que los principales responsables de los accidentes son los usuarios de las vías. Si bien es cierto que en las carreteras como en la sociedad existen asesinos y suicidas, estos no son responsables de la mayoría de los choques. Los mitos que denunciaba Hauer persisten y distorsionan la realidad de los hechos. Estos mitos los forman los medios y las pseudociencias siempre de forma interesada.

Según el experto en seguridad vial Luis Xumini, la situación de la seguridad vial en España es crítica. Como consecuencia de la crisis, no se van a renovar los parques de vehículos, lo que implica un riesgo; puesto que no se incorporan los nuevos sistemas de seguridad de los vehículos. Las inversiones en conservación de infraestructuras se están reduciendo considerablemente. Es decir, existen riesgos latentes que con un aumento del tráfico, por la mejora de las condiciones económicas, se pueden traducir en un incremento de muertos y heridos por accidente de circulación. Sin embargo, las políticas de la DGT, influidas por las pseudociencias, siguen en la línea de criminalizar al conductor, culparle de la gran mayoría de los siniestros e introducir más medidas de control social que, como se ha señalado, no reducen los riesgos del sistema. De acuerdo con Xumini, habría que implementar un plan de seguridad vial eliminando riesgos en las infraestructuras, en los vehículos y en la formación de los usuarios. No obstante, parece poco probable que el Estado implemente un plan de esas características.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ MÁNTARAS D., LUQUE RODRÍGUEZ P., GONZÁLEZ-CARBAJAL GARCÍA J.M. (2005). *Investigación de accidentes de tráfico. La toma de datos*. Madrid, Thomson-Paraninfo.

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA. Seguridad vial y el programa EURORAP, Programa Europeo de Evaluación de carreteras, Madrid.

ESTEVAN, ANTONIO; SANZ, ALFONSO (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, Madrid, La Catarata.

FERNÁNDEZ DURÁN, RAMÓN (1999). *La explosión del desorden*, Madrid, Fundamentos.

FITSA (2008). *El valor de la seguridad vial*. Madrid, Fitsa, disponible en:
http://stopaccidentes.org/uploads/file/Costes_accidentes.pdf

GALBRAITH, J. K. (1996). *La sociedad opulenta*. Barcelona, Ariel.

HAUER, EZRA (1998). *Two harmful myths and a thesis*. Presented at the Traffic Safety Summit, October 4-7, Kananaskis, Alberta.

HAUER, EZRA (2004). *Observational Before/After Studies in Road Safety: Estimating the Effect of Highway and Traffic Engineering Measures on Road Safety*. Pergamon. London.

JAEN GARCÍA, MANUEL (2004). *La ley de Wagner: un estudio sintético*. Madrid, Instituto de estudios fiscales.

MAPFRE (2004). 'Monográfico sobre Seguridad vial', Madrid. *Revista de la Fundación MAPFRE*.

MILLÁN, JOSÉ (1998). *Comunicación, estrés y accidentalidad*. A Coruña. Servicio de publicaciones de la Universidad de A Coruña.

MONTORO, LUIS (2001). *Manual de seguridad vial*. Barcelona, Ariel.

ONU. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Ginebra, Ediciones de la OMS.

OXFORD UNIVERSITY (2010). *The public health effect of economic crises and alternative policy responses in Europe: an empirical analysis*. The Lancet. London.

RACC (2010). *Programa de evaluación de pasos de peatones*. Barcelona Publicaciones RACC.

SANCHEZ FERREIRA, EMILIO (2008). *La siniestralidad vial*. Málaga, Sepha.

STEVEN D. LEVITT, STEPHEN J. DUBNER (2006). *Freakonomics*. Barcelona, Ediciones B.

VÁZQUEZ, MANUEL (2009). 'Pseudociencias y medios de comunicación; ¿un matrimonio feliz?', 1er Taller Pensamiento Racional y Pseudociencia, Universidad de La Habana.

VV. AA. (2003). *Salvar 20.000 vidas en nuestras carreteras: una responsabilidad compartida*. Unión Europea. Bélgica. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.

XUMINI LUIS (1996)¿Qué causa un punto negro? Madrid, Carreteras.

XUMINI, LUIS (2010). 'La seguridad vial y las Infraestructuras', *Rutas*, Revista técnica de la técnica de Carreteras, Madrid, Parte 1, Núm. 129.

Resumen

Este artículo reivindica la importancia de una sociología de los transportes, un área esencial para nuestras sociedades que tradicionalmente las ciencias sociales no han atendido. Este vacío científico se ha trasladado a las investigaciones sobre la siniestralidad vial. En su lugar han imperado estudios sin verdadera base científica que, divulgados por los medios de comunicación, no permiten a la opinión pública visualizar la realidad del problema. Las instituciones de tráfico se limitan a establecer medidas recaudatorias y a responsabilizar a los conductores. Sin embargo, un análisis detallado de los datos y un cuestionamiento razonado de los planteamientos oficiales pueden desvelarnos las auténticas causas de los accidentes.

Palabras clave

Siniestralidad vial, accidentes de tráfico, mortalidad, seguridad vial.

Abstract

This article vindicates the importance of a sociology of transport, an area essential to our societies that traditionally have not addressed the social sciences. This gap has moved to scientific research on road accidents. Instead studies have prevailed without real scientific basis, reported by the media, do not allow the public to visualize the reality of the problem. Traffic institutions simply provide tax collection measures and to hold the conductors. However, a detailed analysis of the data and a reasoned questioning of official approaches can reveal the real causes of accidents.

Keywords

Road accidents, traffic accidents, deaths, road safety.